Carrilet exprés. Pasado y futuro, realidad y esperanzas del transporte ferroviario

El tren de Puigcerdà cumple 75 años de desgracias

Cincuenta y cinco muertos, 126 heridos graves, treinta descarrilamientos, seis incendios... jalonan la historia de esta línea

FRANCESC SOLÀ - 05/06/2004
GIRONA

Cincuenta y cinco muertos y 126 heridos graves. Más de treinta descarrilamientos, quince desprendimientos de rocas y tierra, tres grandes inundaciones, once averías irreparables, seis incendios, choques de trenes, derrumbamientos de túneles y puentes... Y docenas de suspensiones del servicio ferroviario. La línea Barcelona-Puigcerdà-La Tor de Querol ha sido tocada por la desgracia y el abandono desde su primer día de funcionamiento, del que se cumplirán 75 años el próximo mes de julio.

El que tenía que ser el flamante enlace ferroviario de España con Francia se convirtió pronto en una inagotable fuente de despropósitos y mala suerte. Poco después de su inauguración las bombas de la aviación franquista hicieron estragos en la estación de Puigcerdà, dejando 23 personas muertas, entre las cuales se encontraban diez empleados del ferrocarril. Esta masacre encabeza una lista de más de 50 personas que han encontrado su fatal destino entre la estela de vapor de las locomotoras, dejando aparte a los obreros que fallecieron durante la construcción del túnel de Toses y los suicidios imprevisibles. En 1979 un grave accidente en Les Franqueses dejó un balance de 20 personas muertas y 47 heridas graves. Además, dos maquinistas han muerto al recibir una descarga eléctrica (1963 y 1975) y otro trabajador al caerle encima la mercancía que descargaba de los vagones. El juez comarcal de Ripoll, Norbert Sorts, murió atropellado en 1963 al cruzar la vía con su vehículo y la misma suerte que él la han corrido hasta 14 personas más desde 1950.

Esta interminable lista de desgracias la recoge el historiador Josep Clara en su libro “El Transpirinenc català”, en el que los innumerables retrasos del tren pasan casi inadvertidos. Pero los que han tenido que sufrirlos se han hecho sentir hasta el punto de cortar la circulación de trenes en varias ocasiones e incluso impulsar, un grupo de desquiciados estudiantes de Vic, la asociación Víctimes de Renfe. Sería sin saberlo, pero los socios fundadores de este grupo fueron los esquiadores que en 1952, después de esperar durante tres horas dentro de un tren averiado en Toses, entraron violentamente al despacho del jefe de estación pasando por encima de la pareja de la Guardia Civil que pretendía mantener el orden y que, además, acabó “fusilada” por bolas de nieve lanzadas por los airados deportistas. El mismo año, debido a otra avería, un grupo de 200 viajeros tuvo que pasar la noche en la estación de Ribes de Freser. Para combatir el frío no dudaron en alimentar una hoguera con asientos del convoy, bancos del andén y puertas de los servicios.

Alcaldes, consejeros comarcales, vecinos y sobre todo usuarios de esta línea se han quedado sin aliento en su lucha para mejorar una infraestructura que ya fue polémica antes de comenzar a construirse. Entre 1911 y 1920 más de 600 propietarios de tierras fueron expropiados y la Guerra Mundial (1918) hizo aumentar el precio de la construcción de los primeros túneles de la línea. El ejemplo que mejor ilustra la dejadez y poco interés en convertirlo en enlace ferroviario efectivo fue la construcción de la monumental y ornamentada estación unificadora de Ripoll. Un enorme edificio románico que tardó cuatro años en construirse (1925-1929) y que costó 714.900 pesetas, pero resultó inútil del todo. Un error en los planos hizo que se construyera en el lado equivocado del río, donde no tenía salida ni enlace con los medios de transporte.

Mal comienzo para una línea que en sus seis primeros años de funcionamiento acumuló unas pérdidas de 36.000 euros y que justamente ahora hace 20 años que el Gobierno anunció su cierre por resultar deficiente económicamente. Sólo la movilización popular logró salvarla.